



①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 100 02 457 A 1**

⑤1 Int. Cl. 7:
B 60 J 7/04

②1 Aktenzeichen: 100 02 457.2
②2 Anmeldetag: 21. 1. 2000
④3 Offenlegungstag: 17. 8. 2000

DE 100 02 457 A 1

Mit Einverständnis des Anmelders offengelegte Anmeldung gemäß § 31 Abs. 2 Ziffer 1 PatG

⑦1 Anmelder:
AUDI AG, 85057 Ingolstadt, DE

⑦2 Erfinder:
Pieper, Matthias, Dipl.-Ing. (FH), 85049 Ingolstadt,
DE; Betz, Siegfried, 85139 Wettstetten, DE

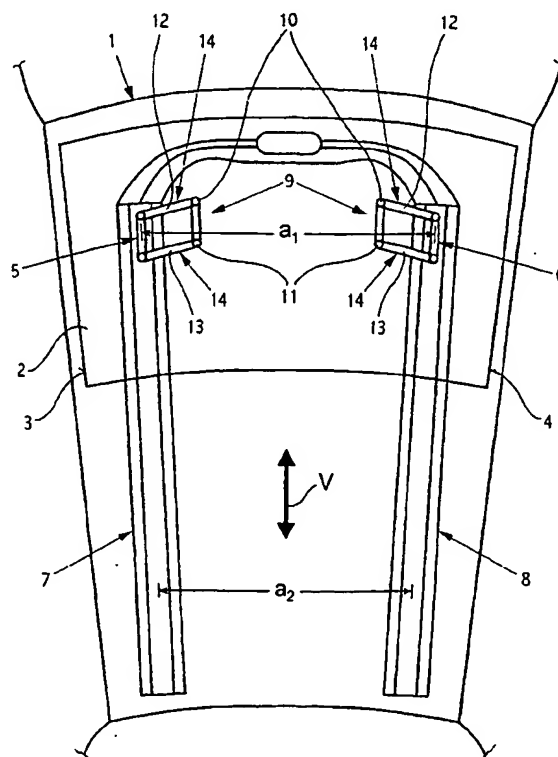
Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤4 Schiebedach

⑤7 Die Erfindung betrifft ein für ein Kraftfahrzeug bestimmtes Schiebedach (2), das mit jeweils seitlich in eine Führung (7, 8) eingreifenden Führungsmitteln (5, 6) ausgestattet ist. Die Führungsmittel (5, 6) sind dabei jeweils mittels einer Kinematik (9) mit dem Schiebedach (2) verbunden, die dem Ausgleich eines entlang einer Verschieberichtung (V) des Schiebedaches (2) veränderlichen Abstandes (a_1 , a_2) der Führungen (7, 8) voneinander dienen. Hierzu sind die Führungsmittel (5, 6) jeweils an einem Schwenkarm (12, 13) angeordnet, der um eine mit dem Schiebedach (2) verbundene Achse (10, 11) drehbar gelagert ist, wodurch eine Beweglichkeit der Führungsmittel (5, 6) bezüglich des Schiebedaches (2) quer zu der Verschieberichtung (V) erreicht wird.

Mit dem erfindungsgemäßen Schiebedach (2) ist es möglich, die Führungen (7, 8) entsprechend der Kontur eines Daches (1) einer Karosserie mit unterschiedlichen Abständen (a_1 , a_2) anzuordnen, um so einen möglichst großen Dachausschnitt für das Schiebedach (2) zu erreichen.



DE 100 02 457 A 1

Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein für ein Kraftfahrzeug bestimmtes Schiebedach mit zumindest zwei Führungsmitteln, die einander gegenüberliegend an dem Schiebedach angeordnet sind und die jeweils in eine mit einer Karosserie des Kraftfahrzeuges verbundene Führung derart eingreifen, dass das Schiebedach in Verschieberichtung von einer geschlossenen in eine geöffnete Position bewegbar ist.

Solche Schiebedächer werden bei Kraftfahrzeugen seit langem eingesetzt und sind damit bekannt. Dabei sind grundsätzlich solche Bauformen, bei denen das Schiebedach in der geöffneten Position in das Innere der Dachstruktur eingeschoben ist und damit für einen Betrachter nicht sichtbar ist, von denjenigen, einfacheren Ausführungen zu unterscheiden, bei denen das Schiebedach an der Außenseite des Daches verschiebbar ist.

Es sind weiterhin auch solche Schiebedächer bekannt, die aus mehreren unabhängig voneinander beweglichen Segmenten bestehen und die in ihrer geschlossenen Position teilweise übereinander positioniert sind.

Als nachteilig hat sich bei den an sich durchaus bewährten und zuverlässigen Schiebedächern erwiesen, dass deren Einsatz zunehmend durch veränderte Dachformen erschwert oder sogar ausgeschlossen wird.

Dabei wirken sich vor allem solche Dachformen hinderlich aus, die entlang der Fahrzeuglängsachse eine unterschiedliche Dachbreite aufweisen. Hierdurch wird der Abstand der parallel verlaufenden seitlichen Führungen des Schiebedaches durch die geringste Dachbreite bestimmt. Auch bei solchen Ausführungsformen, bei denen das Schiebedach außenseitig an der Karosserie beweglich ist und bei denen das Schiebedach in der geöffneten Position grundsätzlich auch seitlich über den Rand der Karosserie hinausragen könnte, führt die Anordnung der Führungen zu Schwierigkeiten, weil ein mit der geöffneten Position des Schiebedaches verbundener verringerter Eingriff der Führungsmittel in die Führungen zu einer Instabilität führen kann. Zudem stören hierbei die außenliegenden Führungen das optische Erscheinungsbild, so dass darauf in der Praxis schon allein als designtechnischen Überlegungen zumeist verzichtet wird. Die durch die Anordnung der parallelen Führungen begrenzten Abmessungen führen jedoch zu einer vergleichsweise kleinen Dachöffnung und damit zu einer eingeschränkten Funktionstüchtigkeit, so dass der Nutzwert des Schiebedaches erheblich eingeschränkt ist.

Man könnte daran denken, das Schiebedach vor der Verschiebung in die geöffnete Position zunächst um die Hochachse des Kraftfahrzeuges zu drehen, um so das Schiebedach mit seiner Schmalseite voran in die Dachstruktur einzuschieben. Dieser Gedanke scheitert jedoch in der Praxis an der komplizierten Mechanik und dem damit verbundenen Herstellungsaufwand.

Es ist daher Aufgabe der vorliegenden Erfindung, die Abmessungen des Schiebedaches und des dadurch begrenzten Dachausschnittes bei Kraftfahrzeugen mit einer entlang der Verschiebestrecke unterschiedlichen Dachbreite zu vergrößern.

Diese Aufgabe wird gelöst mit einem Schiebedach gemäß den Merkmalen des Patentanspruchs 1. Die Unteransprüche betreffen besonders zweckmäßige Weiterbildungen der Erfindung.

Erfindungsgemäß wird daher vorgesehen, dass das Schiebedach eine Kinematik aufweist, mittels der jeweils ein an den Verlauf der Führungen angepasster, unterschiedlicher Abstand der Führungsmittel voneinander quer zu der Verschieberichtung einstellbar ist. Hierdurch wird es möglich, für die beispielsweise jeweils durch eine Schiene gebildeten

Führungen abweichend von der üblichen, zu der Verschieberichtung parallelen Anordnung eine insbesondere an die Dachform angepasste Anordnung vorzusehen, wobei die Führungen beispielsweise in Richtung auf das Fahrzeugheck einen geringeren Abstand aufweisen können. Die Kinematik ermöglicht dabei eine Ausgleiche des unterschiedlichen Abstandes der Führungen, indem das in die Führungen eingreifende Führungsmittel an dem Schiebedach quer zu der Verschieberichtung beweglich ist. Daher erfordert der von dem Schiebedach begrenzte Dachausschnitt keine im wesentlichen rechteckige Grundfläche, sondern kann dabei beispielsweise auch trapezförmig ausgeführt sein, wodurch der effektiv durch das Schiebedach begrenzte Dachausschnitt wesentlich vergrößert werden kann.

Dabei ist die maximal realisierbare Breite des Schiebedaches bei solchen Schiebedächern, die in ihrer geöffneten Position in das Innere des Daches eingeschoben werden, durch die geringste Breite des Daches entlang des Verschiebeweges bestimmt. Eine besonders vorteilhafte Weiterbildung der Erfindung ist hingegen dann vorgesehen, wenn das Schiebedach zum Erreichen der geöffneten Position an einer Außenseite der Karosserie des Kraftfahrzeuges verschiebbar ist. Hierbei wird die maximale Breite des Schiebedaches nicht unmittelbar durch die geringste Breite des Daches entlang des Verschiebeweges bestimmt, sondern das Schiebedach kann bei der außenseitigen Verschiebung auch geringfügig seitlich über die Karosserie hinausragen. Dabei ermöglicht die Kinematik die an die Dachform angepasste Anordnung der Führungen, die auch hierbei nicht zwingend parallel zueinander verlaufen müssen. Der dadurch erreichbare vergrößerte Dachausschnitt wird hierbei sowohl durch außenseitig an der Karosserie verlegte Führungen als auch durch solche, deren Führungen in die Karosserie integriert und dadurch im geschlossenen Zustand des Schiebedaches für einen Betrachter unsichtbar angeordnet sind, ermöglicht.

Die Kinematik kann hierzu aus einer einfachen, an dem Schiebedach quer zu der Verschieberichtung angebrachten Profilschiene bestehen, in der das Führungsmittel beweglich geführt ist. Eine besonders einfache Ausgestaltung der Erfindung ist hingegen auch dann gegeben, wenn die Kinematik eine mit dem Schiebedach verbundene Achse aufweist, um die ein die Führungsmittel tragender Schwenkarm drehbar gelagert ist. Hierdurch wird die Gefahr des Verklemmens der Führung bei der Verschiebung von der geschlossenen in die geöffnete Position wesentlich vermindert sowie der Herstellungsaufwand deutlich reduziert.

Dabei ist es besonders zweckmäßig, wenn die Achse im wesentlichen senkrecht zu der Verschieberichtung angeordnet ist. Hierdurch ist die Ebene in der das Schiebedach von der geschlossenen in die geöffnete Position bewegt wird, entlang des gesamten Verschiebeweges unverändert, wodurch das Schiebedach insbesondere auch unter vergleichsweise eingeschränkten Platzverhältnissen problemlos einsetzbar ist.

Demgegenüber ist eine andere besonders vorteilhafte Ausführungsform der Erfindung dadurch gegeben, dass die Achse im wesentlichen parallel zu der Verschieberichtung angeordnet ist. Hierdurch führt ein entlang des Verschiebeweges veränderter Abstand der beiden Führungen im Verlauf der Verschiebung zugleich zu einem Anheben bzw. Absenken des Schiebedaches bezüglich der Ebene der Führungen. Daher können insbesondere auch mehrteilige Schiebedächer realisiert werden, deren einzelne Segmente dadurch in einfacher Weise übereinander geschoben werden können, um so den Dachausschnitt weiter vergrößern zu können.

Eine andere besonders empfehlenswerte Abwandlung der vorliegenden Erfindung wird auch dann erreicht, wenn die Kinematik eine Parallelgrammführung hat. Diese erlaubt

eine zuverlässige Verschiebung entlang der hierbei insbesondere mit unterschiedlichem Abstand zueinander angeordneten Führungen, ohne dass dabei zugleich die Gefahr einer Verklemmung der Führungsmittel aufgrund einer unerwünschten Drehung in der Ebene der Führungen besteht. Die Betätigung des Schiebedaches kann daher ohne besondere Sorgfalt in gewohnter Weise erfolgen, wobei ein die Wertschätzung des Kraftfahrzeuges herabsetzender minderer Qualitätseindruck, verursacht durch eine verminderte Stabilität oder ein ungenaues Verschließen des Dachauschnittes, ausgeschlossen ist. Dabei sind insbesondere auch bei hohen Fahrzeuggeschwindigkeiten Vibrationen des Schiebedaches in der geöffneten Stellung ausgeschlossen.

Eine andere besonders vorteilhafte Abwandlung der Erfindung wird dadurch erreicht, dass die Kinematik eine Kullissenführung hat. Hierdurch ist eine Anpassung der Bewegungsbahn des Schiebedaches, bei der insbesondere auch die Bewegung in Verschieberichtung durch eine Hubbewegung des Schiebedaches überlagert werden kann, an die jeweilige Bauart des Kraftfahrzeuges problemlos möglich. Beispielsweise kann bei der Betätigung aus der geschlossenen Stellung des Schiebedaches heraus zunächst eine Hubbewegung vorgesehen werden, durch die das Schiebedach aus der Karosserie herausgehoben wird und erst im Anschluss daran eine Bewegung in Verschieberichtung erfolgen kann.

Besonders günstig ist es dabei auch, wenn das Schiebedach mittels der Kinematik zugleich mit der Bewegung in Verschieberichtung angehoben oder abgesenkt wird. Durch die Integration der überlagerten Bewegungen einerseits in der Verschieberichtung, andererseits quer zu der Verschieberichtung, die hierzu ausschließlich durch die Kinematik erreicht werden kann, entfallen zusätzliche Vorrichtungen zum Anheben des Schiebedaches. Daher lässt sich durch die dementsprechend gestaltete Kinematik der Herstellungsaufwand weiter reduzieren und zugleich auch die Funktionssicherheit erhöhen.

Die Erfindung lässt zahlreiche Ausführungsformen zu. Zur weiteren Verdeutlichung ihres Grundprinzips ist eine davon in der Zeichnung dargestellt und wird nachfolgend beschrieben. Diese zeigt jeweils in einer Prinzipskizze eines Dachbereiches in

Fig. 1 ein Schiebedach in einer geschlossenen Position,

Fig. 2 das in Fig. 1 gezeigte Schiebedach in einer geöffneten Position.

Fig. 1 zeigt in einer Prinzipskizze eine Draufsicht auf einen als Dach 1 ausgeführten Karosserieabschnitt eines nicht weiter dargestellten Kraftfahrzeuges. Zu erkennen ist ein Schiebedach 2, welches an einander gegenüberliegenden Schiebedachseiten 3, 4 jeweils ein Führungsmittel 5, 6 aufweist. Die Führungsmittel 5, 6 greifen jeweils in eine als Schiene ausgeführte Führung 7, 8 ein, entlang der sich das Schiebedach 2 von der dargestellten geschlossenen Position in eine in Fig. 2 gezeigte geöffnete Position verschieben lässt. Dabei weisen die in die Führungen 7, 8 eingreifenden Führungsmittel 5, 6 entsprechend der Breite des Daches 1 entlang einer Verschieberichtung V einen voneinander unterschiedlichen Abstand a_1 bzw. a_2 auf. Um die Differenz der unterschiedlichen Abstände a_1 , a_2 auszugleichen, sind die Führungsmittel 5, 6 jeweils mittels einer Kinematik 9 mit dem Schiebedach 2 verbunden, welche jeweils eine Bewegung des Führungsmittels 5, 6 bezüglich des Schiebedaches 2 quer zu der Verschieberichtung V ermöglicht. Hierzu besitzt die Kinematik 9 zwei um jeweils eine mit dem Schiebedach 2 verbundene Achse 10, 11 drehbare Schwenkarme 12, 13, an deren nach außen weisendem Ende das jeweilige Führungsmittel 5, 6 angeordnet ist. Die zueinander parallel angeordneten Schwenkarme 12, 13 bilden so eine Parallelo-

grammführung 14, durch die das Schiebedach 2 zuverlässig und mühelos verschoben werden kann, ohne dass eine Instabilität auftreten und beispielsweise bei hohen Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeuges zu Klappergeräuschen führen könnte.

Demgegenüber zeigt Fig. 2 das Schiebedach 2 in einer geöffneten Position. Zu erkennen ist die von der Fig. 1 abweichende Winkelstellung der Schwenkarme 12, 13 der Kinematik 9 aufgrund der in der geschlossenen und der geöffneten Position unterschiedlichen maßgebenden Abstände a_1 und a_2 der Führungsmittel 5, 6. Dabei sind die jeweiligen Schwenkarme 12, 13 der Kinematik 9 um die mit dem Schiebedach 2 verbundenen Achsen 10, 11 in Richtung des Schiebedaches 2 einwärts verschwenkt, wobei der geringere Abstand a_2 der Führungsmittel 5, 6 durch eine Bewegung quer zur Verschieberichtung V ausgeglichen wird. Das Schiebedach 2 ragt dabei mit seinen Schiebedachseiten 3, 4 über das Dach 1 geringfügig seitlich hinaus.

Bezugszeichenliste

- 1 Dach
- 2 Schiebedach
- 3 Schiebedachseite
- 4 Schiebedachseite
- 5 Führungsmittel
- 6 Führungsmittel
- 7 Führung
- 8 Führung
- 9 Kinematik
- 10 Achse
- 11 Achse
- 12 Schwenkarm
- 13 Schwenkarm
- 14 Parallelogrammführung
- V Verschieberichtung
- a_1 (großer) Abstand
- a_2 (kleiner) Abstand

Patentansprüche

1. Für ein Kraftfahrzeug bestimmtes Schiebedach mit zumindest zwei Führungsmitteln, die einander gegenüberliegend an dem Schiebedach angeordnet sind und die jeweils in eine mit einer Karosserie des Kraftfahrzeuges verbundene Führung derart eingreifen, dass das Schiebedach in Verschieberichtung von einer geschlossenen in eine geöffnete Position bewegbar ist, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Schiebedach (2) eine Kinematik (9) aufweist, mittels der jeweils ein an den Verlauf der Führungen (7, 8) angepasster, unterschiedlicher Abstand (a_1 , a_2) der Führungsmittel (5, 6) voneinander quer zu der Verschieberichtung (V) einstellbar ist.
2. Schiebedach nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass das Schiebedach (2) zum Erreichen der geöffneten Position an einer Außenseite der Karosserie, insbesondere eines Daches (1) des Kraftfahrzeuges verschiebbar ist.
3. Schiebedach nach den Ansprüchen 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Kinematik (9) eine mit dem Schiebedach (2) verbundene Achse (10, 11) aufweist, um die ein die Führungsmittel (5, 6) tragender Schwenkarm (12, 13) drehbar gelagert ist.
4. Schiebedach nach zumindest einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Achse (10, 11) im wesentlichen senkrecht zu der Verschieberichtung (V) angeordnet ist.

5. Schiebedach nach zumindest einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Achse (10, 11) im wesentlichen parallel zu der Verschieberichtung (V) angeordnet ist.
6. Schiebedach nach zumindest einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Kinematik (9) eine Parallelogrammführung (14) hat. 5
7. Schiebedach nach zumindest einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Kinematik (9) eine Kulissenführung hat. 10
8. Schiebedach nach zumindest einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Schiebedach (2) mittels der Kinematik (9) zugleich mit der Bewegung in Verschieberichtung (V) angehoben oder abgesenkt wird. 15

Hierzu 2 Seite(n) Zeichnungen

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

FIG.1

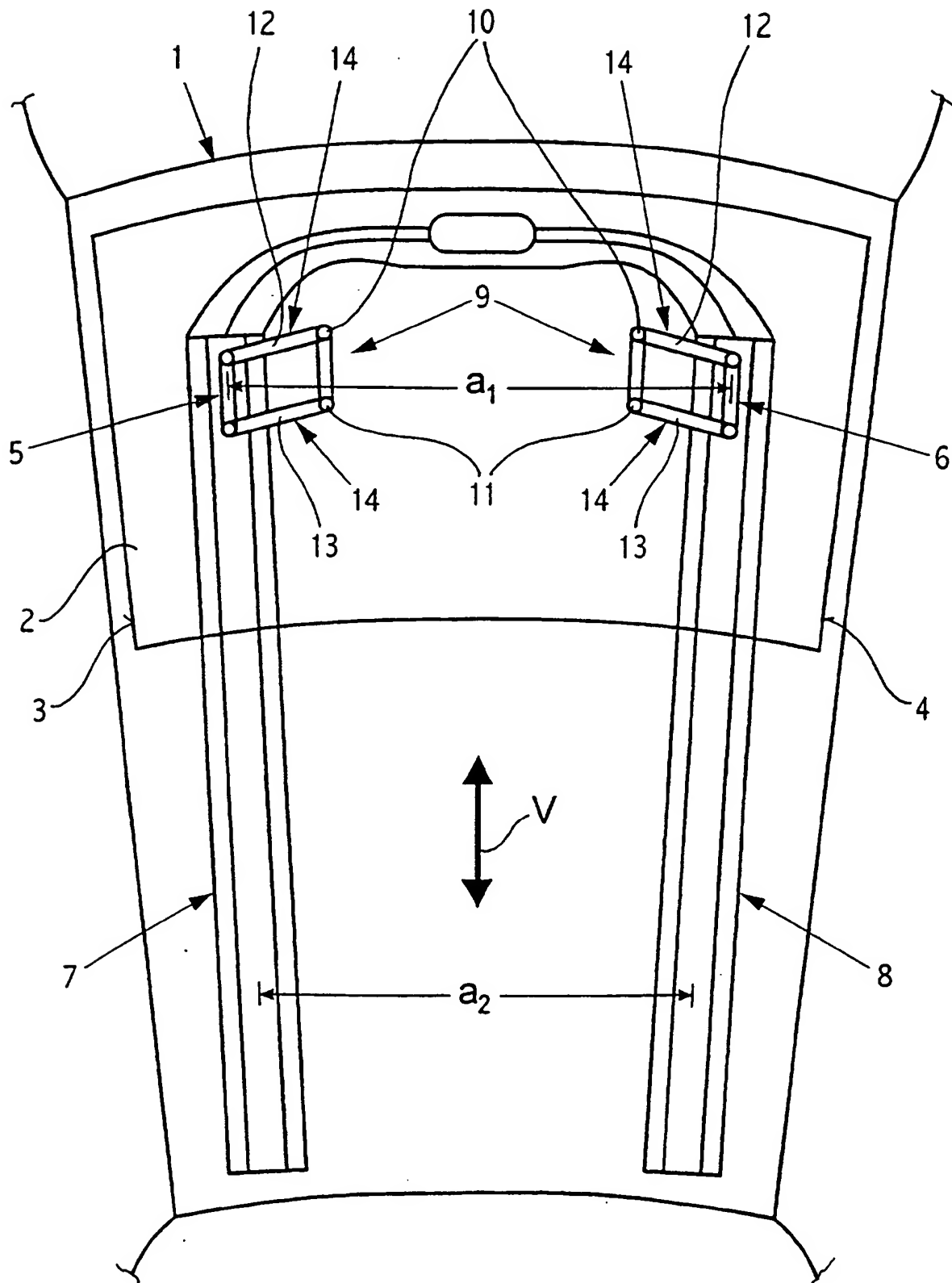


FIG. 2

